Ontario Northland

Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2015-2016

www.ontarionorthland.ca

Table des matières

FAITS SAILLANTS 3

VUE D'ENSEMBLE 4

- SERVICES 4
- VISION 4
- VALEURS 4
- GOUVERNANCE 5
- MANDAT 5
- STRUCTURE HIÉRARCHIQUE 6
- MEMBRES DE LA COMMISSION 6
- PRINCIPAUX DIRIGEANTS D'ONTARIO NORTHLAND 6
- PERSONNEL 6

2015-2016 EN BREF 7

- SERVICES VOYAGEURS 7
- SERVICES FERROVIAIRES 9
- REMISE À NEUF ET RÉPARATIONS 10
- SERVICES ORGANISATIONNELS 11

Message du président

L'exercice financier 2015-2016 était une année de progrès. Les initiatives de transformation amorcées l'année dernière commencent à donner des résultats, notamment une réduction de 10 millions de dollars au chapitre des frais d'exploitation. Ces résultats découlent de la prise de décisions stratégiques, des idées novatrices et des efforts collectifs de la part de tous les employés d'Ontario Northland dans le but de façonner un avenir durable et prometteur pour l'agence.

L'année n'a toutefois pas été sans difficultés. Une interruption de travail en novembre 2015 a touché la division de la remise à neuf et des réparations, les installations d'entretien de Cochrane et les mécaniciens des services d'autocar, ainsi que les ateliers de matériel de travail à North Bay et à Englehart. Les syndicats et la direction sont parvenus à un accord juste et équilibré, et les divisions de production se sont vite redressées. Chacune des cinq syndicats d'Ontario Northland ont conclu des ententes de cinq ans, et la compagnie a été raffermie par la stabilité découlant des relations de travail favorables.

Les bons résultats des services d'autocar sont attribuables à la diminution considérable des dépenses et de l'ajout d'un nouveau trajet pilote entre Ottawa et Sudbury qui affermit les liens entre les communautés de notre territoire.

La division de la remise à neuf et des réparations a diversifié ses affaires et accru sa clientèle. Une augmentation des projets de réparation de wagons a engendré une hausse de revenus. La division a couronné l'année avec une importante campagne de recrutement. En février 2016, plus de mille chercheurs d'emplois ont assisté à un salon de l'emploi qui a eu lieu dans les ateliers pour soumettre leur candidature.

La division ferroviaire a fait des progrès importants en ce qui concerne le déménagement des services d'entretien des locomotives à Cochrane. Les investissements effectués pour améliorer les installations et former les employés étaient essentiels pour faire avancer cette transition. Ce déménagement permet à la division de mettre à profit ses biens ferroviaires et d'augmenter les travaux de réparation effectués sur les locomotives, les essieux et les moteurs pour des clients externes.

Les accomplissements dont ce rapport fait état marquent le début du processus de transformation d'Ontario Northland. Fort des encouragements et du soutien de toutes les communautés desservies par l'organisme, Ontario Northland vibre d'une passion et d'une fierté palpables. Pour cette raison, nous cherchons non seulement à atteindre nos objectifs de transformation, mais à les dépasser, afin de mettre en valeur les succès de notre organisme de transport de petite taille.

Tom Laughren
Président, Commission de transport Ontario Northland

Faits saillants

REVENU
62,5 millions de $

DÉPENSES
Les frais d'exploitation ont diminué de 10 millions de $ (avant l'amortissement, les intérêts sur la dette à long terme et la charge au titre des avantages sociaux futurs)
(Note pour le MDNM : Réduction de 9,972 millions de $ en frais d'exploitation avant l'amortissement des immobilisations corporelles, la charge au titre des avantages sociaux futurs, les intérêts sur la dette à long terme et le gain sur la vente d'immobilisations corporelles comme indiqué à la note 12 des états financiers.)

TRANSPORT DES PASSAGERS
55 396 passagers ont voyagé à bord du Polar Bear Express
235 277 passagers ont voyagé à bord des autocars d'Ontario Northland

TRANSPORT DES MARCHANDISES
27 511 wagons complets ont été expédiés
193 041 envois par service de messagerie par voie ferroviaire entre Moosonee et Cochrane pesant plus de 3,9 millions de kilogrammes
3 724 véhicules transportés entre Moosonee et Cochrane

AMÉLIORATION CONTINUE
Nous avons sollicité les commentaires de plus de 250 employés et membres de la communauté.
Nous avons mis en œuvre 149 améliorations importantes de nos processus opérationnels.

IMPACT ÉCONOMIQUE
Revenu d'emploi total de 46,4 millions de $ dans plus de huit collectivités dans le Nord-Est de l'Ontario.
Pour chaque dollar de salaire, l'estimation de la valeur ajoutée s'élève à 1,47 $ dans l'ensemble de la région*.
Des services fiables de transport de voyageurs et de marchandises ont été fournis à plus de 100 collectivités, ce qui renforce l'économie locale en créant de bons emplois et des services de transport vitaux qui relient les collectivités.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
Les trains peuvent être de trois à six fois plus efficaces que les camions, transportant plus de tonnes-miles par gallon de carburant**.

Les autocars constituent le mode de transport le plus économique en carburant en Amérique du Nord mesuré en termes de voyageurs-milles par gallon de carburant. Les autocars offrent 206,6 voyageurs-milles par gallon comparativement aux véhicules à occupant unique qui n'atteignent que 27,2 voyageurs-milles par gallon***.

*Source : Étude sur l'impact économique et social d'"Ontario Northland, HDR Corporation en collaboration avec le Dr Bakhtiar Moazzam, 2008.
**Association des chemins de fer du Canada, 2015*
****Prevost, présentation sur la réduction de la consommation d'énergie, juin 2016*

Vue d'ensemble

La Commission de transport Ontario Northland (CTON), société d'État de la province de l'Ontario, fournit des solutions fiables et efficaces en matière de transport au nord-est ontarien.

Services

Établie à North Bay et œuvrant principalement dans le nord-est ontarien, la CTON offre les services suivants :

- le Polar Bear Express (service de train de voyageurs entre Cochrane et Moosonee);
- les services de fret ferroviaire;
- les services de remise à neuf et de réparation; et
- les services d'autocars voyageurs et de messagerie par autocar

Vision

Offrir des solutions de valeur efficaces en matière de transport pour les cent prochaines années.

Ontario Northland sera le chef de file du transport dans le Nord de l'Ontario, offrant des solutions de valeur vitales et efficaces, y compris le transport ferroviaire de passagers et de marchandises, les services d'autocar, le Cochrane Station Inn et les services de remise à neuf et de réparations pour les voitures, les wagons et les locomotives.

Nous mettrons l'accent sur l'excellence, l'innovation et la collaboration de l'entreprise et des employées. Nous établirons des pratiques commerciales rentables, adopterons une culture d'amélioration continue et fonctionnerons avec plus d'efficacité et d'efficience afin de favoriser la durabilité d'Ontario Northland.

En tant qu'employés, nous serons fiers de notre travail et de notre lieu de travail. Nous encouragerons une culture de communication ouverte, d'équité, de diversité et de créativité qui sécurisera et valorisera la main-d'œuvre.

Valeurs

En adoptant ces valeurs, le personnel d'Ontario Northland partage la responsabilité d'offrir des solutions de valeur efficaces en matière de transport pour les cent prochaines années :

- Responsabilité
- Satisfaction de la clientèle
- Équipe/environnement de travail positif
- Sécurité
- Amélioration continue

Gouvernance

La CTON est une société d'État du gouvernement de l'Ontario. Elle a été établie en 1902 par le gouvernement en vertu d'une loi (Loi sur la Commission de transport Ontario Northland).

La CTON relève du ministre du Développement du Nord et des Mines à qui elle est redevable de l'exécution de ses obligations, de la gestion de ses ressources et des normes de qualité des services offerts. Les membres de la commission sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil et passent par un processus de candidature établi par le Secrétariat des nominations.

La CTON et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) sont régis par un protocole d'entente (PE) qui a été révisé en juillet 2013. Ce PE a pour objectif de définir le mandat de la commission ainsi que les liens de responsabilité en la CTON et le MDNM. Il établit clairement les responsabilités respectives du ministre, du sous-ministre, du conseil d'administration de la commission, de son président et du président-directeur général.

Mandat

Le 15 juillet 2013, la province de l'Ontario approuvait la version révisée du mandat de la CTON, lui ordonnant de poursuivre ses activités normalement tandis que les efforts pour transformer l'agence se poursuivent, entre autres l'examen et la mise en œuvre des options y compris le dessaisissement, la restructuration, de nouveaux modes de prestation de services et de nouveaux partenariats.

Le mandat révisé de la CTON lui stipule :

a) de continuer à offrir des services performants, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario pendant le processus de transformation et selon les directives que la province de l'Ontario pourrait, de temps à autre, lui transmettre par l'entremise du ministre;

b) d'appuyer de tels efforts de transformation en aménageant les actifs et les secteurs d'activités en fonction des activités de transformation en cours, sous réserve de l'approbation de la province de l'Ontario.

Structure hiérarchique

Le président et PDG relève de la CTON, composée d'un président et de membres de la Commission, tous nommés par la province de l'Ontario. La Commission, à son tour, se rapporte au ministre du Développement du Nord et des Mines, ministère responsable de la supervision de la CTON.

Membres de la Commission

Thomas Laughren, Timmins, président
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Steven Carmichael, North Bay
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Ewen Cornick, North Bay
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Ted Hargreaves, North Bay
(mandat de trois ans renouvelé le 11 mars 2015)

Gaétan Malette, Timmins
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Ila Watson, Sault Ste. Marie
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Principaux dirigeants d'Ontario Northland

Corina Moore - présidente et directrice générale
John Thib – vice-président des services ferroviaires
Chad Evans – vice-président des services organisationnels
Dennis Higgs – directeur de la remise à neuf et des réparations
Tracy MacPhee – directrice des services voyageurs
Geoff Cowie – avocat général et secrétaire général

Personnel

Ontario Northland compte plus de 650 employés provenant du Nord de l'Ontario et du Nord-Ouest québécois.

2015-2016 en bref

Services voyageurs

Services d'autocar :

Les services d'autocars voyageurs réguliers et nolisés ont généré des revenus de 10,6 millions de $ pour l'entreprise, soit un peu moins que l'année précédente. Des mesures visant à améliorer l'efficacité opérationnelle, comme la fermeture de gares, la billetterie en ligne et le renouvellement des équipements qui a permis de réduire les coûts d'entretien, ont entraîné une diminution notable des frais d'exploitation s'élevant à un million de dollars.

En janvier 2016, les passagers ont favorablement accueilli un nouveau trajet pilote entre Ottawa et Sudbury offert trois jours par semaine. Le trajet réduit le temps d'attente pour ceux qui font une liaison à North Bay et à Sudbury. Le service obtient de bons résultats depuis son lancement, transportant en moyenne 29 passagers par voyage.

L'achalandage a diminué de 8,2 pour cent par rapport à l'année précédente en raison de facteurs économiques comme la concurrence d'autres modes de transport, la baisse du coût du carburant et le covoiturage. Une réduction des trajets en novembre 2015 a entraîné une diminution du nombre d'usagers; toutefois, le nouveau trajet pilote entre Ottawa et Sudbury a compensé en partie cette baisse.

Nombre de voyageurs :	**2015-2016**	**2014-2015**	**2013-2014**
Autocars	235 277	256 324	260 046

Polar Bear Express :

Les Services voyageurs ont entrepris la gestion des services de messagerie par transport ferroviaire pour le Polar Bear Express. Le nombre d'expéditions a augmenté de 8,9 pour cent et 133 wagons supplémentaires étaient transportés comparés à l'année précédente.

L'achalandage du Polar Bear Express, légèrement en hausse cette année, est demeuré constant. Les facteurs qui expliquent cette hausse comprennent l'incidence des conditions météorologiques sur le gel et le dégel de la rivière Moose et le chemin Moose Cree Wetum, un chemin de glace qui relie Moose Factory au réseau d'autoroutes de l'Ontario.

Nombre de voyageurs :	**2015-2016**	**2014-2015**	**2013-2014**
Polar Bear Express	55 396	54 605	55 727

L'efficience opérationnelle du Polar Bear Express n'a cessé de s'améliorer pour atteindre une ponctualité de 99 pour cent aux points d'arrivée de Moosonee et de Cochrane au cours de la période visée par ce rapport.

Indice de ponctualité (% du nombre de trains arrivés en gare en moins de 30 minutes de retard sur l'horaire)

	2015-2016	**2014-2015**	**2013-2014**
Polar Bear Express	99 %	99 %	98 %

Cochrane Station Inn :

Le taux de fréquentation de Station Inn durant l'exercice financier a été de 60 pour cent, une augmentation de 14 pour cent par rapport à l'année précédente. Ce taux surpasse de presque 5 pour cent le taux de fréquentation moyen dans le Nord de l'Ontario. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des clients commerciaux et des grands projets de construction dans la région de Cochrane.

Services ferroviaires

Les recettes du transport ferroviaire de marchandises et de passagers du Polar Bear Express ont augmenté légèrement pour se situer à 46,9 millions de $.

Les frais d'exploitation des services ferroviaires se sont chiffrés à 54,8 millions de $, soit une diminution de 5,4 millions de $ par rapport à l'exercice précédent. Ce déclin s'explique par une baisse du prix du carburant diesel et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle entraînant une diminution des matériaux et des pièces.

Des économies importantes se chiffrant à 2,8 millions de $ ont été réalisées au niveau de l'achat de matériaux et de carburant. Les coûts de la main-d'œuvre ont également été réduits de 1,9 million de $ à la suite des retraites et de la mutation d'employés vers d'autres services de l'entreprise.

Plus de 27 000 envois en wagons complets ont été effectués durant cette période, une baisse de 1,4 pour cent par rapport à l'année précédente en raison d'une diminution du transport de marchandises pour d'autres compagnies ferroviaires.

Envois en wagon complet*

2015-2016	2014-2015	2013-2014
27 511	28 455	29 043

Un investissement de 21,9 millions de $ en capital a été effectué pour maintenir l'infrastructure ferroviaire et l'équipement. Des projets majeurs incluent la suite des travaux de réparation du pont de la rivière Moose et la réfection des ponts dans les subdivisions de Temagami, Ramore et Kirkland Lake. De plus, le renouvellement de rails et de traverses a été effectué dans l'ensemble du réseau, ainsi que le remplacement de ponceaux et de ballasts.

Les efforts de promotion des ventes et la prospection de nouveaux clients étaient des priorités pour la division ferroviaire au cours de l'exercice financier. Poursuivre de nouvelles opportunités comme un pôle d'échanges à Cochrane et attirer de nouveaux clients agricoles et forestiers prépareront le terrain pour des résultats positifs au cours du prochain exercice.

**Les envois en wagons complets comprennent le transport de marchandises pour d'autres compagnies ferroviaires.*
**Ces statistiques compilées au cours des exercices précédents n'incluaient pas le transport de marchandises pour d'autres compagnies ferroviaires.*

Remise à neuf et réparations

Les recettes de la division de la remise à neuf et des réparations s'élevaient à 4,2 millions de $ en 2015-16. La division a diversifié son modèle d'affaires en 2015-16 avec succès en intégrant la réparation des wagons pour des clients externes. Cette initiative a engendré une hausse des recettes de réparation de wagons au cours de la période visée par ce rapport.

La division s'attend à recevoir sa certification M1002 de l'Association of American Railroads (AAR) tôt en 2016-2017, ce qui permettra à Ontario Northland d'inspecter les wagons-citernes et de fournir des services spécialisés de réparation mécanique. La division obtiendra cette certification grâce aux nombreuses heures de formation passées par une équipe dévouée de professionnels qualifiés.

D'importants travaux d'ingénierie ont été accomplis par rapport au projet du Polar Bear Express. Le premier prototype de voiture, qui est en cours de production, devrait entrer en service à l'automne de 2016.

Un conflit de travail en novembre 2015 a interrompu les opérations pendant quatre semaines, mais la cadence s'est rapidement accélérée après la reprise des activités. La flexibilité des travailleurs qualifiés a amélioré la compétitivité de la division, de sorte qu'Ontario Northland se trouve en bonne posture pour décrocher d'autres contrats de réparation et de remise à neuf.

Services organisationnels

Un soutien administratif a été fourni pour aider les divisions opérationnelles à réduire les coûts, à accroître les revenus et à améliorer l'efficacité. Les connaissances axées sur l'industrie dans les domaines des finances, des ressources humaines, des technologies de l'information, du service juridique, de la gestion de projets et du marketing et des communications ont appuyé l'atteinte de ces objectifs.

Faits saillants du rendement :

- conclusion de conventions collectives avec la Division des préposés à l'entretien des voies de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et la section local 103 du syndicat Unifor;
- modernisation des systèmes d'éclairage au siège social de la CTON situé à 555, ch. Oak Est à North Bay en vue de gérer la consommation d'énergie;
- automatisation du travail des comptes créditeurs entamée dans les services des finances et des technologies de l'information;
- diffusion de 18 communiqués de presse et de 10 bulletins internes mettant en valeur l'image de l'organisme, permettant à l'agence d'attirer une main-d'œuvre qualifiée et de créer un climat de confiance avec les clients et les employés;
- élargissement du système téléphonique VoIP de l'entreprise à partir de North Bay pour inclure Englehart, Cochrane et Moosonee;
- lancement d'un processus de mesure du rendement de l'organisme. L'élaboration d'indicateurs critiques, de cibles et de repères pour mesurer sans cesse la transformation et faire état des progrès réalisés, à la fois dans chaque division opérationnelle et l'ensemble de l'agence, est une priorité importante pour l'avenir;
- élaboration d'une stratégie immobilière établissant des bases solides pour la vente de propriétés excédentaires au cours du prochain exercice financier;
- engagement d'un consultant indépendant pour évaluer les opérations d'entretien mécanique des rails; et
- mise à niveau du logiciel de contrôle de la circulation ferroviaire.

États Financiers

La Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

La Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

Table des matières

Responsabilité de la direction	**14**
Rapport de l'auditeur indépendant	**15**
États financiers	
État consolidé de la situation financière	**16**
État consolidé de l'évolution des actifs nets	**17**
État consolidé des résultats	**18**
État consolidé des flux de trésorerie	**19**
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	**20 – 44**

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité des états financiers consolidés, de l'image fidèle donnée par ceux-ci et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers consolidés comporte nécessairement l'utilisation des meilleures estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les opérations affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel concorde avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles comptables internes conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la Commission sont correctement comptabilisés et les actifs protégés.

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités de contrôle interne et d'information financière. La Commission se réunit avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été révisés et approuvés par la Commission.

Les présents états financiers consolidés ont été audités par le Vérificateur général de l'Ontario dont la responsabilité est d'exprimer une opinion sur la fidélité de l'image donnée par ces états financiers consolidés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le rapport de l'auditeur qui suit présente l'étendue de l'examen de l'auditeur et son opinion.

T. Laughren
Président du conseil d'administration

C. Moore
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 27 juin 2016

Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

Rapport de l'auditeur indépendant

À la Commission de transport Ontario Northland
et au ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Commission de transport Ontario Northland, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2016, et les états consolidés de l'évolution de l'actif net, des résultats et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2016, ainsi que des résultats consolidés de son exploitation et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observation

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur la note 1 complémentaire aux états financiers consolidés qui indique que la province de l'Ontario a annoncé son intention de transformer les activités de la Commission de transport Ontario Northland. La capacité de la Commission de transport Ontario Northland à maintenir son exploitation dépend du soutien financier continu du gouvernement de l'Ontario tandis qu'elle complète ses plans de transformation. Cette condition indique l'existence d'une incertitude significative susceptible de jeter un doute sur la capacité de la Commission de transport Ontario Northland à poursuivre en tant qu'entreprise en exploitation.

Box 105, 15th Floor
20 Dundas Street West
Toronto, Ontario
M5G 2C2
416-327-2381
fax 416-327-9862
tty 416-327-6123

B.P. 105, 15e étage
20, rue Dundas ouest
Toronto (Ontario)
M5G 2C2
416-327-2381
télécopieur 416-327-9862
ats 416-327-6123

www.auditor.on.ca

La vérificatrice générale,

Toronto (Ontario)
Le 27 juin 2016

Bonnie Lysyk, MBA, CPA, CA, ECA

La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de la situation financière
(en milliers de dollars)

31 mars	2016	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015
Actif		
Court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (Note 4)	**2 052 $**	6 217 $
Débiteurs (déduction faite d'une provision de 84 $; de 86 $ en 2015)	**46 279**	43 156
Stocks	**12 071**	13 413
Charges payées d'avance	**367**	391
	60 769	63 177
Encaisse affectée (Note 13)	**4 705**	4 656
Immobilisations (Note 5)	**340 673**	315 134
Actif au titre des prestations constituées de retraite (Note 6 a)	**39 303**	35 072
	445 450 $	418 039 $
Passif et actifs nets		
Court terme		
Créditeurs et charges à payer	**35 544 $**	40 838 $
Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 9)	**386**	366
Produits reportés	**66**	511
	35 996	41 715
Apports reportés du gouvernement (Notes 7 et 3)	**2 169**	2 068
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	**227 988**	199 696
Dette à long terme (Note 9)	**2 565**	2 951
Obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite (Note 6 b)	**86 652**	82 959
Passif au titre des sites contaminés (Note 10)	**3 500**	3 500
	358 870	332 889
Actifs nets		
Non affecté	**81 875**	80 494
Grevé d'affectations internes - réserve pour auto assurance (Note 13)	**4 705**	4 656
	86 580	85 150
	445 450 $	418 039 $

Nature des activités (Note 1)
Éventualités (Note 14) / **Engagements** (Note 15)
Approuvé au nom de la Commission :

_____ Président du conseil d'administration

_____ Président et chef de la direction

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers consolidés

La Commission de transport Ontario Northland

État consolidé de l'évolution des actifs nets

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	**2016**	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015
Actif net non affecté		
Solde, au début de l'exercice (tel que présenté précédemment)	**80 494 $**	108 042 $
Correction d'une erreur de la période précédente (Note 3)	**0**	(2 068)
Solde, au début de l'exercice (retraité)	**80 494**	105 974
Changement de méthode comptable (Note 10)	**0**	(3 500)
Transfert (à) de la réserve pour auto assurance (Note 13)	**(49)**	468
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice	**1 430**	(22 448)
Solde, à la fin de l'exercice	**81 875 $**	80 494 $
Grevé d'affectations internes - réserve pour auto assurance (Note 13)		
Solde, au début de l'exercice	**4 656 $**	5 124 $
Transferts de (à) l'actif net non affecté	**49**	(468)
Solde, à la fin de l'exercice	**4 705 $**	4 656 $
Total des actifs nets	**86 580 $**	85 150 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

La Commission de transport Ontario Northland

État consolidé des résultats

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	**2016**	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015
Produits		
Ventes et autre (Note 12)	**62 514 $**	62 281 $
Charges (Note 12)		
Main d'oeuvre et avantages sociaux (Note 6)	**63 592**	65 234
Matériaux et pièces	**13 699**	19 271
Services	**9 425**	8 505
Fournitures et matériel	**4 196**	5 469
Autre	**8 827**	10 209
Intérêts sur la dette à long terme	**163**	210
Gain sur la vente d'immobilisations	**(315)**	(230)
Revenus de placement	**(49)**	(62)
Amortissement des immobilisations	**15 507**	12 195
	115 045	120 801
Insuffisance des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	**(52 531)**	(58 520)
Apports gouvernementaux pour l'exploitation (Note 11)	**45 256**	38 459
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	**8 705**	4 819
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les activités abandonnées	**1 430**	(15 242)
Activités abandonnées (Note 20)	**-**	(7 206)
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice	**1 430 $**	(22 448) $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2016	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges pour l'exercice	**1 430 $**	(22 448) $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	**15 507**	12 195
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(8 705)**	(4 819)
Gain sur disposition d'immobilisations	**(315)**	(230)
Perte sur disposition de Ontera	**-**	60 937
Activités abandonnées	**-**	(45 604)
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**17 220**	16 197
	25 137	16 228
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**(3 123)**	(11 411)
Stocks	**1 342**	810
Charges payées d'avance	**24**	21
Créditeurs et charges à payer	**(5 294)**	22 925
Apports reportés du gouvernement et produits reportés	**(344)**	(5 416)
	17 742	23 157
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	**(41 509)**	(33 879)
Produit de la vente d'immobilisations	**778**	230
Produit de la vente de Ontera (Note 20)	**-**	6 000
	(40 731)	(27 649)
Activités de financement		
Remboursement de capital sur la dette à long terme	**(366)**	(19 295)
Apports reportés afférents aux immobilisations	**36 997**	38 306
Cotisations au régime de retraite versées	**(13 934)**	(2 956)
Prestations autres que de retraite versées	**(3 824)**	(3 340)
	18 873	12 715
(Diminution) augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	**(4 116)**	8 223
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice	**10 873**	2 650
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice	**6 757 $**	10 873 $
Représenté par		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (Note 4)	**2 052 $**	6 217 $
Trésorerie et équivalents de trésorerie affectés (Note 13)	**4 705**	4 656
	6 757 $	10 873 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), une entreprise exploitée par la province de l'Ontario (la « province »), offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, surtout dans la région nord-est du Nord de l'Ontario.

En mai 2013, la province a annoncé une nouvelle orientation destinée à transformer la Commission au moyen d'un mandat révisé stipulé dans le protocole d'accord entre la Commission et le ministère de Développement du Nord et des Mines en vertu duquel la Commission poursuit son exploitation, tandis que les efforts pour transformer l'agence sont maintenus au moyen de l'examen et de la mise en œuvre des options, notamment le désinvestissement, la restructuration, la diversification des modes de prestation des services et de nouveaux partenariats. Cela implique :

a) continuer à fournir et d'assurer des services efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario tout au long du processus de transformation, tel que prescrit par la province de l'Ontario par l'entremise du ministre de temps à autre; et

b) soutenir les efforts de transformation et préparer des actifs et des unités d'affaires pour les activités de transformation sous réserve de l'approbation de la province de l'Ontario.

Le 4 avril 2014, la province a annoncé son intention de transformer la Commission de transport Ontario Northland en société de transport appartenant au gouvernement, tout en continuant l'exploitation des services d'autobus, du « Polar Bear Express », du fret ferroviaire et des services d'entretien. Simultanément, elle a annoncé qu'une offre de Bell Aliant pour acheter Ontera (télécommunications) a été acceptée (se reporter à la Note 20 « Activités abandonnées »). La transaction a été finalisée le 1er octobre 2014.

La capacité de la Commission à maintenir son exploitation dépend du soutien financier continu de la province. Par conséquent, ces états financiers consolidés ont été établis sur une base de continuité d'exploitation. Cela suppose que la Commission sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses passifs dans le cours normal de ses activités.

Ces états financiers consolidés ne tiennent pas compte des ajustements qui seraient nécessaires si l'hypothèse de la continuité de l'exploitation ne s'appliquait pas. Si l'hypothèse de continuité de l'exploitation ne s'appliquait pas à ces états financiers, des ajustements à la valeur comptable des actifs seraient nécessaires, et la valeur comptable des produits et des charges ainsi que les classements à l'état de la situation financière utilisés pour refléter ces éléments sur une base de liquidation pourraient différer de ceux applicables à la continuité de l'exploitation.

2. Principales méthodes comptables

Ces états financiers consolidés ont été préparés selon les normes applicables aux organismes gouvernementaux sans but lucratif du Manuel de comptabilité pour le secteur public de CPA Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc. et Nipissing Central Railway Company.

Comptabilisation des produits

Les produits de toutes sources sont constatés lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) des services sont fournis ou des produits sont livrés aux clients;
b) il existe une indication claire qu'un arrangement existe;
c) la réception du montant est raisonnablement assurée.

Les revenus tirés du transport ferroviaire sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est traité comme achevé une fois que les marchandises sont remises au transporteur correspondant.

Les revenus tirés des contrats sont généralement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux à mesure que les travaux atteignent des jalons prédéfinis d'un projet.

La Commission comptabilise les apports du gouvernement provincial selon la méthode du report comme suit :

- Les apports non affectés sont comptabilisés comme produits lorsque ceux-ci sont reçus ou à recevoir si leurs montants peuvent être estimés de manière raisonnable et si la réception est raisonnablement assurée.

- Les apports grevés d'affectations externes qui sont liés aux charges d'exploitation sont constatés comme produits lorsque les charges connexes sont engagées.

- La province rembourse la Commission pour le coût de certaines immobilisations destinées à être utilisées dans l'exploitation. La Commission comptabilise ces apports comme apports reportés afférents aux immobilisations. Ces derniers sont amortis en déduction des revenus selon la méthode de l'amortissement linéaire, et ce, à des taux correspondants à ceux des immobilisations connexes.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Immobilisations

Les immobilisations sont présentées au coût d'acquisition moins l'amortissement cumulé. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée de vie utile estimative des actifs.

Les durées de vie utile estimatives des principales catégories d'immobilisations s'établissent comme suit :

Terrain	Pas d'amortissement
Routes	De 20 à 50 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel	De 3 à 33 ans
Autobus	12 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction, et ce, avant qu'ils ne soient mis en service.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite - La Commission offre à ses employés un régime de retraite contributif à prestations déterminées. Le régime prévoit des prestations de retraite fondées sur le nombre d'années de service ainsi que sur le salaire moyen ouvrant droit à pension, et il est généralement applicable à compter du premier jour du mois suivant le début de l'emploi. Un régime de retraite supplémentaire (le « RRS ») est également offert aux employés qui gagnent une rente viagère supérieure au montant maximum prévu par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada. Les obligations au titre du régime sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations en tenant compte des prestations projetées en regard des services rendus jusqu'à présent. Les régimes ne sont pas indexés. Cependant, diverses augmentations ponctuelles ont été accordées aux pensionnés.

Régimes d'avantages complémentaires de retraite - La Commission offre à ses employés des avantages complémentaires de retraite tels que l'assurance-vie de groupe, l'assurance-maladie et l'assurance-invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés de manière actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services et des hypothèses actuarielles les plus probables. De plus, à titre d'employeur visé par l'annexe 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT »), la Commission comptabilise les indemnités d'accident du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les indemnités en vigueur, les indemnités non encore accordées et les coûts administratifs liés au chargement.

Les charges au titre des régimes de retraite et des régimes d'avantages complémentaires de retraite comprennent les coûts des services courants, les intérêts et les ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, les changements des hypothèses et les gains actuariels nets ou les pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission. Les coûts des services passés de retraite ont été imputés à l'actif net à la date de transition à la norme SP 3250. Les gains actuariels ou les pertes actuarielles sont amortis sur une base linéaire sur l'excédent de la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés couverts par les régimes (environ 13 ans). Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période de modification du plan.

L'actif de la caisse de retraite est évalué selon les valeurs actuelles du marché.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Stocks

Les matériaux et les fournitures, exception faite du matériel ferroviaire usagé et des essieux montés, sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. Le matériel ferroviaire usagé est présenté à la valeur comptable non amortie déterminée au moment de la mise hors service. Les essieux montés sont évalués au coût standard. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'emploi qu'en fait la Commission sont similaires. Quand la valeur de réalisation nette excède la valeur comptable, les stocks sont diminués d'un montant qui correspond à cet excédent. Lorsque les circonstances, qui avaient auparavant causé une baisse de la valeur des stocks, n'existent plus, la dépréciation antérieure fait l'objet d'une reprise.

Le coût des stocks passé en charges et utilisé dans des projets d'immobilisations corporelles pour 2016 s'élève à 9 478 $ (17 084 $ en 2015).

Dépréciation des immobilisations

Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'une immobilisation pourrait ne pas contribuer à la capacité de la Commission de rendre des services. La recouvrabilité est mesurée en comparant la valeur comptable aux flux de trésorerie futurs non actualisés estimatifs qui devraient être générés par l'actif. Si la valeur comptable de l'actif excède ses flux de trésorerie futurs estimatifs, une charge de dépréciation est constatée pour un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur. Lorsque des prix cotés sur le marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif comme une estimation de la juste valeur.

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les produits et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul de l'excédent des produits sur les charges. Un gain de change de 2 245 $ (gain de 988 $ en 2015) découlant principalement des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis est inclus dans les revenus tirés du transport ferroviaire.

Impôts sur le bénéfice

Comme entreprise opérationnelle sans but lucratif de la province, la Commission est exonérée de l'impôt sur le bénéfice. Cette exemption s'applique également à ses filiales en propriété exclusive. Par conséquent, les présents états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Estimations comptables

La préparation des états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des produits et des charges pendant la période de présentation de l'information financière. Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-value des débiteurs et des stocks, le passif au titre des sites contaminés et les obligations au titre des prestations constituées de retraite et des avantages complémentaires de retraite. De par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements de telles estimations sur les états financiers consolidés au cours de périodes futures pourrait être significatif. Ces estimations sont révisées périodiquement et si des ajustements deviennent nécessaires, ils sont portés à l'état consolidé des résultats de l'exercice au cours duquel ils deviennent connus.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes en banque et les fonds affectés d'origine interne.

Instruments financiers

La Commission classe ses instruments financiers comme à la juste valeur ou au coût après amortissement. La méthode comptable de l'organisme pour chaque catégorie est la suivante :

Juste valeur

Cette catégorie comprend la trésorerie et équivalents de trésorerie qui est initialement comptabilisée au coût et, ultérieurement, portée à la juste valeur.

Les coûts de transaction associés aux instruments financiers classés comme étant à juste valeur sont passés en charge lorsqu'ils sont engagés.

Coût après amortissement

Cette catégorie comprend les débiteurs, les créditeurs et charges à payer et la dette à long terme. Ceux-ci sont d'abord constatés au coût et ultérieurement comptabilisés à leur coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif, moins toute perte de valeur sur les actifs financiers, sauf pour les apports qui sont initialement comptabilisés à la juste valeur.

Les coûts de transaction associés aux instruments financiers classés dans la catégorie au coût après amortissement sont ajoutés à la valeur comptable de l'instrument.

Les radiations sur les actifs financiers de la catégorie au coût après amortissement sont comptabilisées lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il est peu vraisemblable que cette perte sera recouvrée. Les actifs financiers sont alors radiés à leur valeur nette de recouvrement, et la radiation est comptabilisée à l'état des résultats.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Passif au titre des sites contaminés

Un site contaminé est un site dans lequel la concentration de substances nocives dépasse les niveaux maximums admissibles selon une norme environnementale. Les sites qui sont actuellement d'un usage improductif sont considérés comme un site contaminé uniquement si un événement imprévu entraîne une contamination. Un passif pour l'assainissement des sites contaminés est comptabilisé lorsque la Commission est directement responsable ou accepte la responsabilité; il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés; et il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif inclut tous les coûts directement attribuables aux activités d'assainissement, y compris les activités, l'entretien et la surveillance après l'assainissement. Le passif est comptabilisé déduction faite de tout recouvrement prévu.

3. Ajustement de la période précédente

Au cours de l'exercice, la Commission a corrigé la comptabilisation d'une cotisation grevée d'une affectation d'origine externe qui avait été reçue au cours de l'exercice précédent. Cette correction a été comptabilisée de manière rétroactive. En raison de cette correction, ces états financiers ont fait l'objet d'une réduction de l'actif net non affecté et des débiteurs s'élevant à 2 068 $ et d'une augmentation des apports reportés du gouvernement et de la trésorerie et équivalents de trésorerie de 2 068 $ au 1er avril 2014.

4. Trésorerie et équivalents de trésorerie

	2016	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015
Encaisse (découvert bancaire)	**(117) $**	4 149 $
Encaisse grevée d'une affectation à l'externe	**2 169**	2 068
Total	**2 052 $**	6 217 $

5. Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	2016 Valeur nette comptable	2015 Valeur nette comptable
Services ferroviaires				
Voies	410 346 $	154 001 $	256 345 $	244 170 $
Bâtiments	46 515	23 337	23 178	22 668
Matériel	88 363	62 081	26 282	28 385
Travaux en cours	19 483	-	19 483	7 127
Services d'autobus				
Bâtiments	2 865	619	2 246	2 312
Autobus	9 541	1 934	7 607	5 823
Service de mise en valeur				
Bâtiments	3 999	769	3 230	2 898
Matériel	1 082	209	873	395
Service d'aménagement				
Terrains et bâtiments	2 962	1 533	1 429	1 356
	585 156 $	244 483 $	340 673 $	315 134 $

6. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs de la caisse de retraite, qui sont principalement constitués de titres négociables, de biens immobiliers et d'obligations de sociétés et de gouvernements, sont placés par des gestionnaires de placements professionnels. La date d'évaluation annuelle du régime de retraite de la Commission est le 31 décembre.

L'actif au titre des prestations constituées de retraite, l'obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite et les charges sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public en se fondant sur les meilleures estimations de la direction. La date de la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite contributif à des fins de capitalisation est le 1er janvier 2014. En conformité avec les règlements existants en matière de régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour le régime de retraite de la Commission. La date du rapport le plus récent à des fins comptables pour le régime d'avantages complémentaires de retraite est le 31 décembre 2015.

La répartition cible des actifs du régime de retraite en pourcentage et la répartition moyenne des actifs au 31 mars 2016, par catégorie, se présentent comme suit :

		Cible	**2016**	2015
Titres de capitaux propres	– Nationaux	20 % - 30 %	**26,9 %**	28,8 %
	– Étrangers	10 % - 30 %	**24,3 %**	24,7 %
Titres de créances		35 % - 55 %	**45,4 %**	43,9 %
Immobilier		0 % - 15 %	**1,8 %**	2,0 %
Court terme et autres		0 % - 15 %	**1,6 %**	0,6 %
Total			**100 %**	100 %

6. **Avantages sociaux futurs** (suite) :

a. **Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées :**

Régimes de retraite :

	Régime de retraite	RRS	Total 2016	Réel 2015
Obligation au titre des prestations constituées	(536 686) $	(3 509) $	(540 195) $	(526 421) $
Actifs du régime à la juste valeur	524 801	-	524 801	514 401
Situation de capitalisation - surplus (insuffisance) du régime	(11 885)	(3 509)	(15 394)	(12 020)
Perte actuarielle nette non amortie	53 398	1 299	54 697	47 092
Actif (passif) au titre des prestations constituées déduction faite de la provision pour moins-value à la fin de l'exercice	41 513 $	(2 210) $	39 303 $	35 072 $

	Régime de retraite	RRS	Total 2016	Réel 2015
Actif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	37 165 $	(2 093) $	35 072 $	40 384 $
Charge au titre des avantages sociaux futurs	(9 361)	(342)	(9 703)	(8 268)
Cotisations versées	13 709	225	13 934	2 956
Actif au titre des prestations constituées,à la fin de l'exercice	41 513 $	(2 210) $	39 303 $	35 072 $

6. **Avantages sociaux futurs** (suite) :

b. **Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées**

Régimes d'avantages complémentaires de retraite

	2016	2015
Obligation au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	**(87 343) $**	(86 100) $
Gain actuariel net non amorti	**691**	3 141
Passif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	**(86 652) $**	(82 959) $
Passif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	**(82 959) $**	(82 894) $
Charge liée aux prestations	**(7 517)**	(3 405)
Cotisations capitalisées	**3 824**	3 388
Autre	**-**	(48)
Passif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	**(86 652) $**	(82 959) $

Des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 15 675 $ (14 662 $ en 2015) sont incluses dans le passif au titre des prestations constituées pour les régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ce montant a été déterminé en fonction des calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2015.

c. **Composantes de la charge périodique nette de retraite de l'exercice**

	2016	2015
Coût des services rendus moins les cotisations des employés	**5 050 $**	7 447 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**29 735**	29 093
Rendement prévu des actifs des régimes	**(29 006)**	(28 162)
Amortissement de la perte actuarielle nette	**3 924**	4 047
Gain sur compression (Note 20)	**-**	(4 157)
	9 703 $	8 268 $

6. **Avantages sociaux futurs** (suite) :

d. Composantes de la charge périodique nette au titre des régimes d'avantages complémentaires de retraite

	2016	2015
Coût des services rendus	**3 759 $**	1 085 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 530**	2 565
Amortissement des pertes actuarielles nettes	**1 228**	1 922
Gain sur compression (Note 20)	**-**	(2 167)
	7 517 $	3 405 $

La charge totale de prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite comprend un montant de 17 220 $ qui est inclus au poste Main d'oeuvre et avantages sociaux à l'état des résultats (17 997 $ en 2015).

e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation - retraite	**5,50 %**	5,75 %
Taux d'actualisation - avantages complémentaires de retraite	**3,55 %**	3,94 %
Taux d'actualisation - invalidité de longue durée	**3,55 %**	3,94 %
Taux d'actualisation - CSPAAT	**4,75 %**	4,75 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	**5,50 %**	5,75 %
Taux d'augmentation de la rémunération		
2016	**1,2 %**	3,0 %
2017 à 2019	**2,0 %**	3,0 %
2020	**2,5 %**	3,0 %
2021 et par la suite	**3,0 %**	3,0 %
Durée moyenne résiduelle de période de services (années)	**12**	12
Hausses des coûts pour les médicaments (diminuant progressivement à 5 % en 2020)	**7,50 %**	6,00 %
Hausses des frais médicaux et d'hospitalisation	**5,00 %**	5,00 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	**4,50 %**	4,50 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	**0 %**	0 %

7. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province destinés uniquement aux dépenses futures liées aux offres de remise à neuf pour de nouveaux contrats. Les apports seront comptabilisés comme produits dans l'exercice pour lequel les dépenses ont été engagées.

La variation du solde des apports reportés s'établit comme suit :

	2016	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015
Solde, au début de l'exercice	**2 068 $**	2 068 $
Revenus d'intérêts	**101**	-
Solde, à la fin de l'exercice	**2 169 $**	2 068 $

8. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les apports reportés afférents aux immobilisations représentent les remboursements non amortis reçus du ministre pour financer l'acquisition d'immobilisations. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations est comptabilisé à titre de revenus dans l'état consolidé des résultats à un taux équivalant à celui des actifs auquel il se rapporte.

Les variations du solde des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles non amorties s'établissent comme suit :

		2016	2015
Solde, au début de l'exercice		**199 696 $**	179 038 $
Apports de la province		**36 997**	38 306
Amortissement imputé aux revenus –	Services ferroviaires, services d'autobus et remise à neuf	**(8 705)**	(4 819)
	– Télécommunications (Ontera)	-	(678)
Retraites et transferts		-	(12 151)
Solde, à la fin de l'exercice		**227 988 $**	199 696 $

9. Dette à long terme

	2016	2015
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 30 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er février 2005	**1 269 $**	1 560 $
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 13 $, pour une période de 25 ans à compter du 1er février 2006	**1 682**	1 757
	2 951	3 317
Moins la tranche à court terme	**386**	366
Dette à long terme	**2 565 $**	2 951 $

Les intérêts sur dette à long terme se sont élevés à 159 $ (699 $ en 2015)

Les remboursements en capital exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

2016-2017	386 $
2017-2018	406
2018-2019	428
2019-2020	390
2020-2021	96
Par la suite	1 245
	2 951 $

10. Passif au titre des sites contaminés

Le passif pour l'assainissement découle des minéraux spécifiques qui contaminent le sol et proviennent d'une ancienne activité de transbordement. Selon les études d'ingénierie réalisées à ce jour, le passif estimé s'élève à 3 500 $ (3 500 $ en 2015). Ce passif est assujetti à une incertitude d'évaluation, et la Commission réalisera des études plus approfondies à l'avenir. Les changements apportés à ce passif estimé seront comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils se produisent.

11. Apports du gouvernement

Un protocole d'accord, daté du 15 juillet 2013, conclu entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines fixe le montant de l'apport pour les activités de fonctionnement et de l'apport en capital pour chaque exercice.

Les détails relatifs aux apports du gouvernement reçus pendant l'exercice s'établissent comme suit :

	2016	2015
Ministère du Développement du Nord et des Mines :		
Services ferroviaires - transport de voyageurs et succursale de Moosonee	**16 841 $**	16 127 $
Insuffisance en trésorerie et autre	**18 533**	22 332
Pression de financement lié à l'insuffisance des retraites	**9 882**	-
	45 256 $	38 459 $
Télécommunications (Ontera) (Note 20) (i)	**-**	52 092
	45 256 $	90 551 $
Apports de capital (Note 8)	**36 997**	38 306
Total des apports du gouvernement	**82 253 $**	128 857 $

(i) Le gouvernement a fourni un apport unique de 52 092 $ pour soutenir la vente de Ontera.

12. Informations sectorielles à fournir

La Commission est une entreprise diversifiée de la province de l'Ontario qui fournit une vaste gamme de services à ses clients de la région Nord-est de l'Ontario comme des services de transport ferroviaire et en autobus, de remise à neuf et de fret. Des secteurs fonctionnels distincts ont été présentés séparément dans l'information sectorielle. La nature des secteurs et des activités qui sont inclus sont comme suit :

Services ferroviaires

Les services ferroviaires renvoient aux solutions de logistique et de transport ainsi qu'à l'expédition de quantités importantes de produits de et vers le Nord-est de l'Ontario.

Services d'autobus

Les services d'autobus fournissent des solutions d'expédition et de transport de passager pour rapprocher les collectivités du Nord-est de l'Ontario.

Service de remise à neuf et réparation

L'équipe de remise à neuf et de réparation a la responsabilité de réparer et de remettre en état le parc ferroviaire pour des clients répartis partout en Amérique du Nord.

Service de mise en valeur

Le service d'aménagement fournit des services de location de biens immobiliers pour des clients externes, et ce, afin de réduire les coûts totaux.

Administration

Ce service renvoie aux dépenses pour le fonctionnement de la Commission elle-même et ne peut être attribué à des secteurs spécifiques.

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

12. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services d'autobus	Service de remise à neuf et réparation	Aménagement	Administration	Apports gouvernementaux pour l'exploitation	Total 2016
Produits	46 932	10 564	4 235	783	-	-	62 514
Charges							
Main d'œuvre et avantages sociaux	31 519	4 927	1 309	-	8 617	-	46 372
Matériaux et pièces	10 911	2 212	421	48	107	-	13 699
Services	4 529	2 499	425	113	1 859	-	9 425
Fournitures et matériel	3 253	406	151	87	299	-	4 196
Autre	4 544	1 289	361	91	2 542	-	8 827
	54 756	11 333	2 667	339	13 424	-	82 519
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	(7 824)	(769)	1 568	444	(13 424)	-	(20 005)
Intérêts sur la dette à long terme	-	84	75	-	4	-	163
(Gain) perte sur la vente d'immobilisations	(645)	330	-	-	-	-	(315)
Revenus de placement	-	-	-	-	(49)	-	(49)
Amortissement des immobilisations	11 776	834	99	37	2 761	-	15 507
Avantages sociaux futurs	12 529	1 543	1 064	-	2 084	-	17 220
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(31 484)	(3 560)	330	407	(18 224)	-	(52 531)
Apports gouvernementaux pour l'exploitation	-	-	-	-	-	45 256	45 256
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	5 421	614	20	-	2 650	-	8 705
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(26 063)	(2 946)	350	407	(15 574)	45 256	1 430

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

12. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services d'autobus	Service de remise à neuf et réparation	Aménagement	Administration	Apports gouvernementaux pour l'exploitation	Total 2015
Produits	46 407	10 700	4 683	491	-	-	62 281
Charges							
Main d'œuvre et avantages sociaux	33 364	4 741	5 330	-	5 602	-	49 037
Matériaux et pièces	13 681	2 979	2 393	76	142	-	19 271
Services	3 697	2 812	104	108	1 784	-	8 505
Fournitures et matériel	3 989	480	402	235	363	-	5 469
Autre	5 475	1 296	92	88	3 258	-	10 209
	60 206	12 308	8 321	507	11 149		92 491
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	(13 799)	(1 608)	(3 638)	(16)	(11 149)	-	(30 210)
Intérêts sur la dette à long terme	29	81	81	-	19	-	210
(Gain) perte sur la vente d'immobilisations	(413)	183	-	-	-	-	(230)
Revenus de placement	-	-	-	-	(62)	-	(62)
Amortissement des immobilisations	11 322	638	87	37	111	-	12 195
Avantages sociaux futurs	11 524	1 349	1 445	-	1 879	-	16 197
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(36 261)	(3 859)	(5 251)	(53)	(13 096)	-	(58 520)
Apports gouvernementaux pour l'exploitation	-	-	-	-	-	38 459	38 459
Amortissement des apports reportés	4 673	133	13	-	-	-	4 819
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(31 588)	(3 726)	(5 238)	(53)	(13 096)	38 459	(15 242)

13. Actifs nets grevés d'une affectation d'origine interne - réserve pour auto assurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par les déraillements du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Annuellement, la Commission vire des fonds de son actif net non affecté à la réserve pour autoassurance (la « réserve ») pour financer de tels coûts. Les intérêts gagnés sur le solde des fonds en réserve et les demandes de règlement déduites du solde de la réserve sont comptabilisés à titre de revenus ou de charges dans l'état consolidé des résultats et, par la suite, virés à (de) la réserve.

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes de la réserve pour son utilisation temporaire. La Commission paie à la réserve des intérêts au taux préférentiel bancaire moins 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

14. Éventualités

Dans le cours normal des activités, diverses réclamations ont été déposées à l'encontre de la Commission, demandes de dommages-intérêts pour des dommages corporels, des dommages matériels, des actions sur l'environnement et des questions reliées à l'emploi. Les dommages, le cas échéant, ne peuvent être estimés à l'heure actuelle et, en tout état de cause, la Commission est d'avis que ces réclamations sont sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes par l'assurance, une fois la franchise de 2 000 $ appliquée. En cas de perte, le montant serait imputé à l'état consolidé des résultats une fois celui-ci établi.

15. Engagements

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. S'il existait des réclamations actuelles aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition maximale au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant de cette exposition ne peut être raisonnablement déterminé et aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.

16. Dépendance économique

La majorité des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de quatre clients importants.

17. Frais de règlement

Dans le cadre de l'annulation de l'exploitation du train de voyageurs Northlander en 2012, un accord de règlement salarial a été négocié avec « United Steelworkers », l'agent négociateur pour ces employés. L'accord a été signé en août 2013 et engendrera la poursuite et le maintien de versements de taux de base régulier jusqu'en août 2017, pour un montant de 2 913 $. Au cours de la période courante, un montant de 956 $ a été versé relativement à cette obligation.

18. Classement des instruments financiers

Le tableau ci-dessous fournit les informations relatives au coût et à la juste valeur des instruments financiers par catégorie. L'exposition maximale au risque de crédit représenterait la valeur comptable indiquée ci-dessous.

	2016		
	Juste valeur	Coût après Amortissement	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 052 $	- $	2 052 $
Débiteurs	-	46 279	46 279
Créditeurs et charges à payer	-	35 544	35 544
Dette à long terme	-	2 951	2 951
	2 052 $	84 774 $	86 826 $

	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015		
	Juste valeur	Coût après Amortissement	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 217 $	- $	6 217 $
Débiteurs	-	43 156	43 156
Créditeurs et charges à payer	-	40 838	40 838
Dette à long terme	-	3 317	3 317
	6 217 $	87 311 $	93 528 $

18. Classement des instruments financiers (suite)

Le tableau suivant fournit une analyse des instruments financiers qui sont évalués postérieurement à la constatation initiale de la juste valeur. Ces instruments financiers sont regroupés par niveau, de 1 à 3, en fonction du degré auquel la juste valeur est observable :

- les évaluations de la juste valeur de niveau 1 sont celles qui sont dérivées des prix cotés (non redressés) sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques utilisant le dernier cours du marché;
- les évaluations de la juste valeur de niveau 2 sont celles qui sont dérivées des données autres que les prix cotés qui sont inclus dans le niveau 1 et observables pour l'actif ou le passif, que ce soit directement (c.-à-d., les prix) ou indirectement (c.-à-d., dérivés des prix);
- les évaluations de la juste valeur de niveau 3 sont celles qui sont dérivées des méthodes d'évaluation qui comprennent les données de l'actif ou passif et qui ne sont pas basées sur des données du marché observables (données non observables).

	2016			
	Niveau 1	**Niveau 2**	**Niveau 3**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 052 $**	**- $**	**- $**	**2 052 $**

	Retraité (Se reporter à la Note 3) 2015			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 217 $	- $	- $	6 217 $

Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux 1 et 2 pour les exercices clos les 31 mars 2016 et 2015. Il n'y a pas eu de transfert vers le niveau 3.

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque par lequel la Commission enregistre une perte financière si un débiteur ne respecte pas ses versements de capital et d'intérêt à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque en raison de son encaisse et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en espèces auprès de banques à charte fédérale qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaut, les comptes en espèces de la Commission sont assurés à concurrence de 400 000 $ (2015 400 000 $).

Les débiteurs consistent principalement des montants à recevoir de clients et de la province de l'Ontario. Le risque de crédit est atténué par des processus d'approbation financière exécutés avant que le crédit soit accordé au client. La Commission évalue son exposition au risque de crédit en fonction du temps nécessaire pour que les montants soient réglés. Une provision pour dépréciation est déterminée en fonction de l'expérience historique de la Commission en matière de recouvrement. Les montants non réglés à la fin de l'exercice s'établissaient comme suit :

31 mars 2016			**En souffrance**	
	Total	**Courant**	**30 jours et moins**	**31 à 60 jours**	**Plus de 61 jours**
Sommes à recevoir du gouvernement	**37 395 $**	**37 395 $**	**- $**	**- $**	**- $**
Montants à recevoir des clients	**8 961**	**7 827**	**195**	**180**	**759**
Autres débiteurs	**7**	**7**	**-**	**-**	**-**
Débiteurs bruts	**46 363**	**45 229**	**195**	**180**	**759**
Moins provisions pour dépréciation	**(84)**	**-**	**-**	**-**	**(84)**
Débiteurs nets	**46 279 $**	**45 229 $**	**195 $**	**180 $**	**675 $**

Retraité (Se reporter à la Note 3) 31 mars 2015			En souffrance		
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
Sommes à recevoir du gouvernement	34 055 $	34 055 $	- $	- $	- $
Montants à recevoir des clients	7 857	5 422	1 553	188	694
Autres débiteurs	1 330	1 330	-	-	-
Débiteurs bruts	43 242	40 807	1 553	188	694
Moins provisions pour dépréciation	(86)	-	-	-	(86)
Débiteurs nets	43 156 $	40 807 $	1 553 $	188 $	608 $

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

Risque de marché

Le risque du marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en fonction des facteurs du marché. Les facteurs de marché comprennent trois types de risques : risque de change, risque de taux d'intérêt et risque lié aux actions.

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de change

Le risque de change renvoie aux activités de la Commission réalisées dans différentes devises dont les montants sont convertis en bénéfices non canadiens à différents moments et qu'il y a des fluctuations négatives dans les taux des devises. La Commission conserve un compte bancaire en dollars américains pour recevoir des paiements en dollars américains de clients et payer en dollars américains des fournisseurs et autres opérateurs. Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt représente la perte financière potentielle qui découle des variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie futurs sur les instruments financiers liées aux fluctuations des taux d'intérêt. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa dette à long terme portant intérêt.

Il n'y aurait pas d'incidence sur la dette à long terme de la Commission, décrit en Note 8, car le taux inhérent de la dette a été fixé.

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque lié aux actions

Le risque lié aux actions renvoie à l'incertitude associée à l'évaluation des actifs découlant de fluctuations sur les marchés de titres de capitaux propres. La Commission n'est pas exposée à ce risque.

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque par lequel la Commission ne serait pas en mesure de disposer de fonds suffisants pour respecter ses obligations financières. La Commission atténue ce risque en surveillant l'encaisse et les sorties de fonds prévues en établissant un budget strict et en faisant des rapports réguliers à la province de l'Ontario.

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

Le tableau ci-dessous établit les échéances contractuelles (représentant les flux de trésorerie contractuels non actualisés des passifs financiers) :

	2016			
	Dans les 6 mois	**6 mois à 1 an**	**1 à 5 ans**	**> 5 ans**
Débiteurs	**35 544 $**	**- $**	**- $**	**- $**
Dette à long terme	**193**	**193**	**1 320**	**1 245**
Total	**35 737 $**	**193 $**	**1 320 $**	**1 245 $**

	2015			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Débiteurs	30 650 $	10 188 $	- $	- $
Dette à long terme	183	183	1 701	1 250
Total	30 833 $	10 371 $	1 701 $	1 250 $

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

20. Activités abandonnées

Dans le cadre du plan de désinvestissement de la province annoncé en mars 2012, la Commission a accepté les modalités d'un accord d'achat d'actions avec Bell Aliant le 29 mars 2014 pour disposer de sa participation exclusive dans Ontera. La transaction a été finalisée le 1er octobre 2014. L'accord d'achat d'actions décrit les détails de la vente et les coûts qui seront engagés par la Commission, y compris les indemnités et les remboursements anticipés des pensions et des prêts bancaires. Les coûts de transaction liés à la vente d'Ontera, pour laquelle la Commission est responsable, ont été pris en compte dans les résultats financiers de l'exercice en cours dans des postes distincts.

L'information financière choisie liée aux activités de télécommunications (Ontera) s'établit comme suit :

	Période de six mois terminée le 30 septembre 2014
Produit des ventes	12 348 $
Charge d'exploitation	10 668
Excédent des produits sur les charges avant les éléments ci-dessous	1 680
Amortissement des immobilisations	(2 512)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	678
Charge au titre des avantages sociaux futurs	(1 800)
Charge d'intérêt	(154)
Intérêt et pénalités liés au remboursement anticipé de la dette à long terme	(2 577)
Insuffisance des produits sur les charges avant la perte sur disposition	(4 685)
Apports du gouvernement (Note 11)	52 092
Gains sur compressions du régime de retraite et du régime de retraite supplémentaire (Note 6)	6 324
Perte sur disposition de Ontera (i)	(60 937)
Perte liée aux activités abandonnées	(7 206) $

(i) La perte sur disposition des actions de Ontera de 60 937 $ est représentée par un produit de 6 000 $ en espèces moins la valeur comptable du placement de 26 436 $ et d'autres ajustements du prix d'achat et engagements pris par la Commission pour couvrir les indemnités et les dépenses en capital de 40 501 $. Certains coûts liés à l'exploitation de Ontera et de sa disposition, ainsi que les coûts liés aux services techniques et aux conseils justifiant la mise à jour des règlements et des politiques, ont été engagés par Infrastructure Ontario et payés par le ministère du Développement du Nord et des Mines. Ces coûts s'élèvent à environ 6 500 $ pour les trois exercices clos le 31 mars 2015 et ne sont pas inclus dans ces états financiers.

21. Chiffres comparatifs

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés lorsque cela s'avérait nécessaire pour se conformer à la présentation de l'exercice courant.

Rapport annuel 2015-2016
Commission de transport Ontario Northland
555, rue Oak Est
North Bay (Ontario) P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512
info@ontarionorthland.ca

www.ontarionorthland.ca